

1. මූල්‍ය ප්‍රකාශන

1.1 මතය

ගුවන්තොටුපළ සහ ගුවන් සේවා (ශ්‍රී ලංකා) (පුද්ගලික) සමාගමේ 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්ව ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ විස්තීර්ණ ආදායම් ප්‍රකාශනය, හිමිකම් වෙනස්වීමේ ප්‍රකාශනය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා මුදල් ප්‍රවාහ ප්‍රකාශනය සහ මූල්‍ය ප්‍රකාශනවලට අදාළ සටහන්, සාරාංශගත වැදගත් ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවලින් සමන්විත 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා වූ මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ප්‍රජාතාන්ත්‍රික සමාජවාදී ජනරජයේ ආණ්ඩුක්‍රම ව්‍යවස්ථාවේ 154(1) ව්‍යවස්ථාව සමඟ සංයෝජිතව කියවිය යුතු 2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ විධිවිධාන ප්‍රකාරව මාගේ විධානය යටතේ විගණනය කරන ලදී. පාර්ලිමේන්තුව වෙත ඉදිරිපත් කළ යුතු යැයි මා අදහස් කරන මාගේ අදහස් දැක්වීම් හා නිරීක්ෂණයන් මෙම වාර්තාවේ දැක්වේ.

සමාගමේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන තුළින් 2021 දෙසැම්බර් 31 දිනට මූල්‍ය තත්ත්වය සහ එදිනෙන් අවසන් වර්ෂය සඳහා එහි මූල්‍ය කාර්යසාධනය හා මුදල් ප්‍රවාහ සත්‍ය හා සාධාරණ ලෙස දැක්වෙන අයුරින් ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කර ඇති බව මා දරන්නා වූ මතය වේ.

1.2 මතය සඳහා පදනම

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිතීන්ට (ශ්‍රී.ලං.වි.ප්‍ර.) අනුකූලව මා විගණනය සිදු කරන ලදී. මෙම විගණන ප්‍රමිති යටතේ වූ මාගේ වගකීම, මෙම වාර්තාවේ මූල්‍ය ප්‍රකාශන විගණනය සම්බන්ධයෙන් විගණකගේ වගකීම යන කොටසේ තවදුරටත් විස්තර කර ඇත. මාගේ මතය සඳහා පදනමක් සැපයීම උදෙසා මා විසින් ලබාගෙන ඇති විගණන සාක්ෂි ප්‍රමාණවත් සහ උචිත බව මාගේ විශ්වාසයයි.

1.3 මූල්‍ය ප්‍රකාශන සම්බන්ධයෙන් කළමනාකරණයේ සහ ඊට සම්බන්ධ පාලනය කරන පාර්ශවයන්ගේ වගකීම්

මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන ශ්‍රී ලංකා ගිණුම්කරණ ප්‍රමිතීන්ට අනුකූලව පිළියෙල කිරීම හා සාධාරණ ලෙස ඉදිරිපත් කිරීම සහ වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් ඇතිවිය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොරව මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවනු පිණිස අවශ්‍ය වන අභ්‍යන්තර පාලනයන් තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීම වේ.

මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමේදී, සමාගම අඛණ්ඩව පවත්වාගෙන යාමේ හැකියාව තීරණය කිරීම කළමනාකරණයේ වගකීමක් වන අතර, කළමනාකාරිත්වය සමාගම ඇවර කිරීමට අදහස් කරන්නේ නම් හෝ වෙනත් විකල්පයක් නොමැති විටදී මෙහෙයුම් නැවැත්වීමට කටයුතු කරන්නේ නම් හැර අඛණ්ඩ පැවැත්මේ පදනම මත ගිණුම් තැබීම හා සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්මට අදාළ කරුණු අනාවරණය කිරීමද කළමනාකරණයේ වගකීමකි.

සමාගමේ මූල්‍ය වාර්තාකරණ ක්‍රියාවලිය සම්බන්ධව පරීක්ෂා කිරීමේ වගකීම, සම්බන්ධ පාර්ශව විසින් දරනු ලබයි.

2018 අංක 19 දරන ජාතික විගණන පනතේ 16(1) උප වගන්තිය ප්‍රකාරව, සමාගමේ වාර්ෂික සහ කාලීන මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීමට හැකිවන පරිදි ස්වකීය ආදායම්, වියදම්, වත්කම් හා බැරකම් පිළිබඳ නිසි පරිදි පොත්පත් හා වාර්තා පවත්වාගෙන යා යුතුය.

1.4 විගණන විෂය පථය

සමස්තයක් ලෙස මූල්‍ය ප්‍රකාශන, වංචා සහ වැරදි නිසා ඇතිවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් තොර බවට සාධාරණ තහවුරුවක් ලබාදීම සහ මාගේ මතය ඇතුළත් විගණන වාර්තාව නිකුත් කිරීම මාගේ

අරමුණ වේසාධාරණ සහතිකවීම උසස් මට්ටමේ සහතිකවීමක් වන නමුත් , ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනය සිදු කිරීමේදී එය සෑමවිටම ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් අනාවරණය කරගන්නා බවට වන තහවුරු කිරීමක් නොවනු ඇත මාණාත්මක සාවද්‍යවංචා සහ වැරදි තනි හෝ සාමූහික ලෙස බලපෑම නිසා ප්‍ර . ප්‍රකාශනයන් ඇතිවිය හැකි අතර, එහි ප්‍රමාණාත්මක භාවය මෙම මූල්‍ය ප්‍රකාශන පදනම් කරගනිමින් පරිශීලකයන් විසින් ගනු ලබන ආර්ථික තීරණ කෙරෙහි වන බලපෑම මත රඳා පවතී.

ශ්‍රී ලංකා විගණන ප්‍රමිති ප්‍රකාරව විගණනයේ කොටසක් ලෙස මා විසින් විගණනයේදී වෘත්තීය විනිශ්චය සහ වෘත්තීය සැකමුසුබවින් යුතුව ක්‍රියා කරන ලදී .මා විසින් තවදුරටත්,

- ප්‍රකාශ කරන ලද විගණන මතයට පදනමක් සපයා ගැනීමේදී වංචා හෝ වැරදි හේතුවෙන් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඇති විය හැකි ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන් ඇතිවීමේ අවදානම් හඳුනාගැනීම හා තක්සේරු කිරීම සඳහා අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කර ක්‍රියාත්මක කරන ලදී. වරදවා දැක්වීම හේතුවෙන් සිදුවන ප්‍රමාණාත්මක සාවද්‍ය ප්‍රකාශනයන්ගෙන් සිදුවන බලපෑමට වඩා වංචාවකින් සිදුවන්නා වූ බලපෑම ප්‍රබල වන්නේ ඒවා දුස්ස්ථානගතයන්, ව්‍යාජ ලේඛන සැකසීමෙන් , වේතනාන්විත මහභරීමෙන්, වරදවා දැක්වීමෙන් හෝ අභ්‍යන්තර පාලනයන් මඟ හරීමෙන් වැනි හේතු නිසා වන බැවිනි.
- අභ්‍යන්තර පාලනයේ සඵලදායීත්වය පිළිබඳව මතයක් ප්‍රකාශ කිරීමේ අදහසින් නොවුවද , අවස්ථාවෝචිතව උචිත විගණන පරිපාටි සැලසුම් කිරීම පිණිස අභ්‍යන්තර පාලනය පිළිබඳව අවබෝධයක් ලබාගන්නා ලදී.
- භාවිතා කරන ලද ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්තිවල උචිතභාවය ,ගිණුම්කරන ඇස්තමේන්තුවල සාධාරණත්වය සහ කළමනාකරණය විසින් කරන ලද සම්බන්ධිත හෙළිදරව් කිරීම් අගයන ලදී.
- සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් හේතුවෙන් සමාගමේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ ප්‍රමාණාත්මක අවිනිශ්චිතතාවයක් තිබේද යන්න සම්බන්ධයෙන් ලබාගත් විගණන සාක්ෂි මත පදනම්ව ගිණුම්කරණය සඳහා ආයතනයේ අඛණ්ඩ පැවැත්ම පිළිබඳ පදනම යොදා ගැනීමේ අදාලත්වය තීරණය කරන ලදී. ප්‍රමාණවත් අවිනිශ්චිතතාවයක් ඇති බවට මා නිගමනය කරන්නේ නම් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ඒ සම්බන්ධයෙන් වූ හෙළිදරව්කිරීම් වලට මාගේ විගණන වාර්තාවේ අවධානය යොමු කළ යුතු අතර, එම හෙළිදරව්කිරීම් ප්‍රමාණවත් නොවන්නේ නම් මාගේ මතය විකරණය කළ යුතුය. කෙසේ වුවද, අනාගත සිද්ධීන් හෝ තත්ත්වයන් මත අඛණ්ඩ පැවැත්ම අවසන් වීමට හැකිය.
- මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල ව්‍යුහය හා අන්තර්ගතය සඳහා පාදක වූ ගනුදෙනු හා සිද්ධීන් උචිත හා සාධාරණව ඇතුළත් වී ඇති බව සහ හෙළිදරව් කිරීම් ඇතුළත් මූල්‍ය ප්‍රකාශනවල සමස්ථ ඉදිරිපත් කිරීම් අගයන ලදී.

හැකිතාක් දුරට හා අවශ්‍ය ඕනෑම විටෙක පහත සඳහන් දෑ පරීක්ෂා කිරීම සඳහා විගණන විෂය පථයද පුළුල් කර ඇත .

- තොරතුරු ඉදිරිපත් කිරීම සම්බන්ධයෙන් බලන කළ සමාගමේ කාර්යයන් අඛණ්ඩව ඇගයීමට හැකිවන පරිදි එහි සංවිධානය, පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි විධිමත්ව හා ප්‍රමාණාත්මකව සැලසුම් කර තිබේද යන බව සහ එකී පද්ධති, පරිපාටි, පොත්පත්, වාර්තා හා වෙනත් ලියකියවිලි ඵලදායී ලෙස පවත්වාගෙන යනු ලැබේ ද යන බව;
- යම් අදාළ ලිඛිත නීතියකට හෝ සමාගමේ පාලක මණ්ඩලය විසින් නිකුත් කරන ලද වෙනත් පොදු හෝ විශේෂ විධානයකට අනුකූලව, සමාගම ක්‍රියා කර ඇති බව,
- සිය බලතල, කර්තව්‍ය සහ කාර්යයන්ට අනුකූලව කටයුතු කර ඇති බව,

- සම්පත් සකසුරුවම් ලෙස, කාර්යක්ෂම ලෙස සහ ඵලදායී ලෙස කාලසීමාවන් තුළ සහ අදාළ නීතිරීතිවලට අනුකූලව ප්‍රසම්පාදනය කර භාවිතා කර ඇති බව.

1.5 මූල්‍ය ප්‍රකාශන පිළියෙල කිරීම සම්බන්ධයෙන් වූ විගණන නිරීක්ෂණ

1.5.1 ගිණුම්කරණ ප්‍රතිපත්ති

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2006 පෙබරවාරි 09 දිනැති අංක: PE/GOCO/1/1 දරන භාණ්ඩාගාර ලේකම්වරයාගේ ලිපියට පටහැනිව, සමාගම විසින් රජයට අයත් ඉඩම් , ගොඩනැගිලි සහ වෙනත් වංචල හා නිශ්චල දේපල තක්සේරු කිරීමෙන් තොරව වගකීම් පමණක් පවරා ගෙන තිබූ අතර ශුද්ධ වත්කම් පැවරීම සඳහා ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත් කිරීමට කටයුතු කර නොතිබුණි.</p> <p>තවද, ඉහත අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණය ක්‍රියාත්මක කිරීම සම්බන්ධයෙන් සමාගමේ ඉල්ලීම මත නීතිපතිවරයා විසින් 2010 පෙබරවාරි 08 දිනැති තම ලිපිය මගින් ගුවන් තොටුපළේ ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලි සහ දැනට සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියට සහ ශ්‍රී ලංකා රජයට අයත් අනෙකුත් සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් අන්‍යෝන්‍ය වශයෙන් පැවරීම සම්බන්ධ බැවින් නව කැබිනට් තීරණයක් ගන්නා ලෙස උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, මේ දක්වා නව කැබිනට් තීරණයක් ලබා ගැනීමට සමාගම කිසිදු ක්‍රියාමාර්ගයක් ගෙන නොතිබුණි.</p>	<p>රජයේ තක්සේරු දෙපාර්තමේන්තුව හරහා සියලුම වංචල සහ නිශ්චල වත්කම් තක්සේරු කිරීමේ ක්‍රියාවලියක යෙදී සිටී. ගොඩනැගිලි සහ මෝටර් රථ තක්සේරු කිරීම සිදුවෙමින් පවතී. සියලුම නිශ්චල දේපල තක්සේරු කිරීම අවසන් වූ පසු, නීත්‍යානුකූල හිමිකාරිත්වය නිෂ්කාශනය කිරීමට යටත්ව ගිණුම්වලට ගෙන විශ්ලේෂණය කිරීමට නියමිතය.</p> <p>තවද 2010 අංක 14 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා පනත මගින් බල ගැන්වෙන ව්‍යවස්ථාපිත සේවා සපයන්නා ලෙස සියලුම නිශ්චල වත්කම් පරිහරණය කිරීම සඳහා සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ අධ්‍යක්ෂ ජනරාල්වරයාගෙන් ලිඛිතව අනුමැතිය ලබා ගැනීමට දැනටමත් කටයුතු කර ඇත.</p>	<p>තක්සේරු ක්‍රියාවලිය හැකි ඉක්මනින් අවසන් කර භාණ්ඩාගාර ලේකම්ගේ උපදෙස් පරිදි ශුද්ධ වත්කම් වලට අදාළ කොටස් රජය වෙත නිකුත් කිරීමට නිර්දේශ කරනු ලැබේ. තවද, මෙම වත්කම්වල හිමිකාරිත්වයේ ස්වභාවය තීරණය කිරීම සඳහා අවශ්‍ය පියවර ගත යුතුය</p>
<p>තවද, 2002 අංක 34 දරන සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරී පනත යටතේ ප්‍රවාහන හා සිවිල් ගුවන් සේවා අමාත්‍යවරයාගේ 2017 දෙසැම්බර් 21 දිනැති ගැසට් නිවේදනය මගින් කටුනායක ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන ගුවන්තොටුපළ, රත්මලාන සිවිල් ගුවන්සේවා පුහුණු මධ්‍යස්ථානයේ ඉඩම්, ගොඩනැගිලි සහ ව්‍යුහයන්, අත්තිඩිය ගඟන සන්නිවේදන සම්ප්‍රේෂණ මධ්‍යස්ථානය , ගම්පහ සහ පමුණුගම ගුවන්විදුලි සංතරණ උපකාරක , පිදුරුතලාගල රේඩාර් මධ්‍යස්ථානය , නුවරඑළිය නිවාඩු බංගලාව සහ හෙක්ටයාර 0.125 ක අනුරාධපුර ඉඩම ශ්‍රී ලංකා සිවිල්</p>		

ගුවන් සේවා අධිකාරියට අමාත්‍යවරයා විසින් පවරා තිබුණි. එබැවින් සමාගම විසින් භාවිතා කරන ලද ඉඩම් සහ ගොඩනැගිලිවල අයිතිය විගණනයේදී සැක සහිත විය. මේ අතර, සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළේ ගොඩනැගිලි පමණක් නැවත තක්සේරු කර තිබූ අතර තක්සේරුව අවසන් කර ශ්‍රී ලංකා රජයට කොටස් නිකුත් කිරීමට මේ දක්වා කටයුතු කර නොතිබුණි.

1.6 ලැබිය යුතු සහ ගෙවිය යුතු ගිණුම්

1.6.1 ලැබිය යුතු ගිණුම්

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>ශ්‍රී ලංකන් ගුවන් සමාගම විසින් ගුවන්යානා ගොඩබැමේ සහ නැවැත්වීමේ ගාස්තු සහ ගුවන් පාලම් ගාස්තු, මෙහෙයුම් බදු කුලී සහ පැහැර හරින ලද පොලී ගාස්තු ඇතුළු අනෙකුත් ගාස්තු සඳහා දින 365 කට වැඩි කාලයක් තිස්සේ නොගෙවූ ණයගැති ශේෂය සමාලෝචිත වර්ෂය අවසානයේදී රු.මිලියන 1,413.5 ක් අයකර ගැනීමට කටයුතු කර නොතිබුණි. එදිනට සමාගමේ දින 365 ට වැඩි මුළු වෙලඳ ණයගැතියන්ගෙන් එය සියයට 35 ක් වී තිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලන්කන් ගුවන් සමාගම විසින් ගෙවිය යුතු මුදල් අයකර සියලුම ගාස්තු පියවා ඇති අතර ගැනීමට සාධාරණ පියවර ගත පොලී ඉන්වොයිසි පමණක් ඉතිරිව ඇත.</p>	<p>ගෙවිය යුතු මුදල් අයකර ගැනීමට සාධාරණ පියවර ගත යුතුය.</p>

1.7 නීති, රීති, රෙගුලාසි සහ කළමනාකරණ තීරණ ආදියට අනුකූල නොවීම

පහත සඳහන් නීති, රීති, රෙගුලාසි හා කළමනාකරණ තීරණ වලට අනුකූල නොවූ අවස්ථා විගණනයේදී නිරීක්ෂණය විය.

නීති, රීති රෙගුලාසි ආදියට යොමුව	අනුකූල නොවීම	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>2010 අංක 14 දරණ සිවිල් ගුවන් සේවා පනතේ 14 වන වගන්තිය</p>	<p>2021 දෙසැම්බර් 31 වන විටත් සමාගම විසින් ගුවන් තොටුපල කලාප ස්ථාපනය හෝ සංවර්ධනය සඳහා ප්‍රධාන සැලසුමක් සකස් කර නොතිබුණි.</p>	<p>සමාගම විසින් කොරියානු ප්‍රදාන යටතේ අරමුදල් ලබා ගෙන පවතින ප්‍රධාන සැලැස්ම යාවත්කාලීන කිරීමට උත්සාහ කර ඇත. කෙසේ වෙතත්, කොරියානු රජයේ 2020 අයවැය සඳහා මෙම ව්‍යාපෘතිය ලැයිස්තුගත නොකිරීම හේතුවෙන් මෙම උත්සාහය අසාර්ථක විය. එබැවින් සමාගම විසින් සමාගමේ අරමුදල් භාවිතා කරමින් ප්‍රධාන</p>	<p>සිවිල් ගුවන් සේවා පනත අනුව ගුවන්තොටුපල කලාප ස්ථාපිත කිරීම පිළිබඳ ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කර අනුමැතිය ලබා ගත යුතුය.</p>

සැලැස්ම යාවත්කාලීන කිරීම ඉදිරියට ගෙන යාමට තීරණය කළ අතර 2020 සහ 2021 වසර සඳහා අයවැය ප්‍රතිපාදන වෙන් කරන ලදී.

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA) සඳහා ප්‍රධාන සැලැස්ම සකස් කිරීමට උපදේශකයින් තෝරා ගැනීම සඳහා යෝජනා කැඳවීම් (RFP) සිදු කරනු ලැබූ අතර උපදේශකයෙකු තෝරා ගැනීම සඳහා ලංසු ඇගයුම් සිදු කරමින් පවතී.

2. මූල්‍ය සමාලෝචනය

2.1 මූල්‍ය ප්‍රතිඵල

සමාලෝචිත වර්ෂයේ මෙහෙයුම් ප්‍රතිඵලය රු.2,083,501,758 ක අලාභයක් වූ අතර ඊට අනුරූප ඉකුත් වර්ෂයේ අලාභය රු. 2,504,429,629 ක් විය .ඒ අනුව මූල්‍ය ප්‍රතිඵලයෙහි රු.420,927,871 ක වර්ධනයක් නිරීක්ෂණය විය මෙම වර්ධනයට අනෙකුත් ආදායම් රු.258,382,485 කින් එනම් සියයට 110 කින් වැඩිවීම හා ස්ථාවර තැන්පතු පරිවර්තනය මත විනිමය ලාභය රු.2,004,679,040 කින් එනම් සියයට 260 කින් ඉකුත් වර්ෂයට සාපේක්ෂව ඉහළ යාම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.

2.2 ප්‍රධාන ආදායම් සහ වියදම් විෂයයන්වල ප්‍රවණතා විශ්ලේෂණය

	2020 (රු.)	2019 (රු.)	විචලනය (රු.)	විචලනය ප්‍රතිශතයක් ලෙස වැඩිවීම / (අඩුවීම) %
ආදායම				0.37
- ගුවන් ගමන් සම්බන්ධ ආදායම්	2,299,185,952	2,290,647,423	8,538,529	
- ගුවන් ගමන් සම්බන්ධ නොවන ආදායම්	5,086,984,442	5,485,690,833	(398,706,391)	(7)
වෙනත් ආදායම්	492,782,034	234,399,549	258,382,485	110
මූල්‍ය ආදායම්	3,321,110,256	3,665,084,725	(343,974,469)	(9)
පරිපාලන සහ ආයතනික වියදම්				
කාර්ය මණ්ඩල පිරිවැය	6,040,068,058	5,776,645,144	263,422,914	5
අලුත්වැඩියා සහ නඩත්තු වියදම්	354,388,479	265,981,053	88,407,426	33
ණය ගැතියන් සඳහා හානිකරණ ප්‍රතිපාදන	(600,581,521)	643,481,376	(1,244,062,897)	(193)

මූල්‍ය පිරිවැය

විනිමය පරිවර්තන (ලාභ) 2,141,205,420 2,268,147,704 (126,942,284) (6)
/පාඩු
(ණය මුදල් මත)

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- අ) වෙනත් ආදායම් සියයට 110 කින් වැඩි වීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී ඇත්තේ 2020 වර්ෂයේදී සිදු වූ විනිමය හුවමාරු ලාභය හා සසඳන විට 2021 ගනුදෙනුවල ශුද්ධ විනිමය හුවමාරු ලාභය ඉහළ යාමයි .
- ආ) සමාලෝචිත වර්ෂය තුළ ණය ගැතියන්ගේ භානිකරණය සඳහා වූ ප්‍රතිපාදන සියයට 193 කින් අඩුවීමට ප්‍රධාන වශයෙන් හිඟ මුදල් අයකර ගැනීම් හේතුවෙන් රු.මිලියන 593 ක ප්‍රතිපාදන ආපසු ලියා හැරීම හේතු වී තිබුණි.

2.3 අනුපාත විශ්ලේෂණය

අනුපාත වර්ගය	2021	2020	2019	2018	2017
ජංගම වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	5.98	7.68	7.23	3.49	2.78
ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය (වාර ගණන)	5.88	7.55	7.10	3.43	2.71
ශුද්ධ ලාභ(%) අනුපාතය (අලාභ)/	(26)	(31)	43	18	42
මූලික කොටසකට ඉපැයීම්(.රු) (අලාභ)/	(10,417)	(12,522)	54,979	26,566	43,574
ශුද්ධ වත්කම් මත ප්‍රතිලාභ අනුපාතය (%)	(5)	(7)	28	19	37
මගියෙකු සඳහා ආදායම (.රු)	5,234	3,373	2,580	2,640	2,085

පහත නිරීක්ෂණයන් කෙරේ.

- අ) ජංගම වත්කම් අනුපාතය සහ ක්ෂණික වත්කම් අනුපාතය අඩුවීමට ණය ගැනීම්වල ජංගම වගකීම රු. මිලියන 549 කින් වැඩි වීම සහ අනෙකුත් ගෙවිය යුතු දෑ රු.මිලියන 2,123 කින් වැඩි වීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතු වී තිබුණි.
- ආ) කොටසක ඉපැයීම වර්ෂය තුළ සියයට 17 කින් ඉහළ යාමට සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා අලාභය අඩුවීම ප්‍රධාන වශයෙන් හේතුවෙන් තිබුණි.
- ඇ) සමාලෝචිත වර්ෂයේ සියයට 2 ක ආදායම් අඩුවීමේ ප්‍රතිඵලයට වඩා සියයට 37 ක් වන මගී ප්‍රවාහනයේ ප්‍රතිඵලය අඩුවීම හේතුවෙන් එක් මගියෙකුගෙන් ලද ආදායම රු.1,861 කින් ඉහළ ගොස් තිබුණි.

3. මෙහෙයුම් සමාලෝචනය

3.1 කාර්යසාධනය

සමාගමේ ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකවල (කේපීඅයි) භෞතික ක්‍රියාකාරිත්වය පහත දැක්වේ.

ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකය	2021	2020	2019	2018	2017
ජාත්‍යන්තර ගුවන්යානා සංචලන සංඛ්‍යාව	21,204	20,881	62,195	67,351	62,850
ගුවන් මගී සංචලන සංඛ්‍යාව	1,505,479	2,375,056	9,958,688	10,884,028	9,957,502
ගුවන් භාණ්ඩ මෙහෙයුම් (මෙට්‍රික් ටොන්)	241,506	150,075	259,089	279,559	274,044
ගුවන්යානා ඉහළින් පියාසර කිරීම් (සංඛ්‍යාව)	9,339	16,370	45,674	43,804	39,413
එක් ගුවන් ගමනකට මුළු මෙහෙයුම් පිරිවැය (රු.'000)	574	738	235	318	202

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

- අ) කොවිඩ් 19 වසංගතය ගුවන් සේවා ක්ෂේත්‍රයට ඇති කළ දැඩි බලපෑම හේතුවෙන් 2017, 2018 සහ 2019 වසර හා සසඳන විට සමාලෝචිත වර්ෂය සහ ඉකුත් වර්ෂය තුළ සියලුම ප්‍රධාන කාර්ය සාධන දර්ශකවල (KPI's) කාර්ය සාධනය පිරිහී තිබුණි..
- ආ) ජාත්‍යන්තර ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව සියයට 1.5 කින් වැඩි වී තිබුණද, මගී සංචලන සංඛ්‍යාව සියයට 37 කින් අඩු වී තිබුණි.

3.2 ආර්ථික නොවන ගනුදෙනු

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
2007 දෙසැම්බර් 19 දින ගන්නා ලද අමාත්‍ය මණ්ඩල තීරණයට අනුව බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ (BIADP) අදියර II පියවර 2 සඳහා සැලසුම් සහ පසු සැලසුම් පිළිබඳ උපදේශන සේවා ලබා ගැනීම සඳහා ජපන් එයාපෝර්ට් කන්සල්ටන්ට් (JAC) සමාගම සහ නිපෝන් කොයි සමාගම (Nippon Koei Co. Ltd) තෝරාගෙන තිබුණි. මගී ධාරිතාව මිලියන 6ක් සඳහා BIADP හි විස්තරාත්මක සැලසුම් කිරීම සඳහා උපදේශකවරයා වසර 04 ක් (2009 සිට 2012 දක්වා) ගත කර තිබුණි.. BIADP හි මගී ධාරිතාව මිලියන 06ක් සඳහා සවිස්තරාත්මක සැලසුම් සකස්	බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළ (BIA) මගින් 2009 වසරේ මගීන් මිලියන 4.24ක් හා 2011 වර්ෂයේදී මගීන් මිලියන 6.14ක් හසුරුවා ඇති අතර, වසර දෙකක කාලයක් තුළ මගීන් මිලියන 2ක කැපී පෙනෙන වර්ධනයක් සිදු වීම හේතුවෙන් BIADP අදියර II පියවර 2 නැවත සැලසුම් කිරීමට ජපන් එයාපෝර්ට් කන්සල්ටන්ට් (JAC) සමාගමට උපදෙස් ලබාදී තිබුණි.. BIA හි කාර්යබහුල වෙලාවන්හිදී දැනටමත් තදබදයක් ඇති වී ඇති අතර එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස මගීන් අපහසුතාවයට පත් වී තිබුණි. 2012 වර්ෂයේදී BIA මගීන් මිලියන 7 කට ආසන්න මගීන්	මෙවැනි ආනාර්ථික ගිලුණු පිරිවැය (Sunk cost) පියවර ගත යුතු අතර සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරියේ සහ අනෙකුත් අදාළ ආයතනවල සම්බන්ධීකරණයෙන් ගුවන් සේවා සංවර්ධන සැලැස්ම සහ ගුවන් තොටුපළ සඳහා ප්‍රධාන සැලැස්ම කඩිනමින් සකස් කළ යුතුය .

කිරීම සඳහා සමාගම JAC සහ NK වෙත රු.මිලියන 344.5ක් ගෙවා තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, 2013 වර්ෂයේදී මගී ධාරිතාව මිලියන 06 සිට මිලියන 09 දක්වා වෙනස් කිරීම හේතුවෙන් BIADP අදියර II පියවර 2 ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට ඉහත උපදේශකයින්ට උපදෙස් ලබා දී තිබුණි. සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය ප්‍රතිනිර්මාණය කිරීමට තවත් වසර 03ක් (2014 - 2016) JAC & NK විසින් ගත කර තිබුණි. එබැවින් මෙම උපදේශන සේවා සඳහා ගෙවීම සමාගමට අනාර්ථික වියදමක් වී තිබුණි..

ප්‍රමාණයක් හසුරුවනු ඇතැයි අපේක්ෂා කරන ලදී. දැනටමත් සැලසුම් කර ඇති වසරකට මගීන් මිලියන 6 ට අමතරව වසරකට අමතර මගීන් මිලියන 3 කින් BIA හි මගී හැසිරවීමේ ධාරිතාව තවදුරටත් ඉහළ නැංවීමට යෝජනා කරන ලදී.

3.3 කළමනාකරණ අකාර්යක්ෂමතා

පහත නිරීක්ෂණයන් කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය	කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම	නිර්දේශය
<p>(අ) 2021 වසරේ මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලෙහි (MRIA) මෙහෙයුම් පිරිවැය රු.බිලියන 2.02 ක් වූ අතර එය මෙහෙයුම් ආදායමට වඩා 21 ගුණයකින් වැඩි බව නිරීක්ෂණය විය. සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා බදු ගෙවීමෙන් පසු ශුද්ධ අලාභය රු. බිලියන 4.44 ක් වූ අතර 2017 වසරේ සිට 2021 වසර දක්වා බදු ගෙවීමෙන් පසු සමුච්චිත ශුද්ධ අලාභය රු.බිලියන 20.59ක් වී තිබුණි. මත්තල ගුවන් තොටුපලේ අපේක්ෂිත වාර්ෂික මගී ධාරිතාව මිලියනයක් පමණ වුවද, පසුගිය වසර පහ තුළ මුළු මගීන් සංඛ්‍යාව 91,747 ක් පමණක් වූ අතර පසුගිය වසර පහ තුළ මුළු ගුවන් ගමන් සංඛ්‍යාව 2,396 ක් වී තිබුණි. ඒ අනුව, මෙම ගුවන් තොටුපල ඉදිකිරීම සඳහා දරන ලද ඇ.ඩො. මිලියන 247.7 ට සමාන මුළු වියදම රුපියල් මිලියන 36,564 ක් ඵලදායී ලෙස භාවිතා නොකළ බව නිරීක්ෂණය විය. තවද, ඉහත ඉදිකිරීම සඳහා ලබාගත් ඩොලර් මිලියන 190 ක ණය සඳහා පොලිය ඇතුළුව වාර්ෂික ණය වාරිකය ලෙස රු.මිලියන 2,610 ක මුදලක් සමාගම විසින් ගෙවා තිබුණි.</p>	<p>ශ්‍රී ලංකා රජය තීරණයක් මත සමාගමේ පරිපාලනය යටතේ යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල, මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල, මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපලේ මෙහෙයුම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීම සහ කොළඹ ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල (රත්මලාන) ජාත්‍යන්තර සිවිල් ගුවන් තොටුපලක් ලෙස වැඩිදියුණු කිරීම සිදු කර තිබුණි. තවද, පෙර සිදු කළ පරිදි සිවිල් මෙහෙයුම් සිදු කිරීම සඳහා යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සහ මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල ශ්‍රී ලංකා ගුවන් හමුදාවට පැවරීමට සමාගම සලකා බලමින් සිටී.</p>	<p>රත්මලාන ගුවන්තොටුපල, යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල, මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපල සහ මත්තල ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපලේ මෙහෙයුම් කටයුතු හා වැඩිදියුණු කිරීම් වඩාත් කාර්යක්ෂම හා පිරිවැය ඵලදායී ලෙස සිදු කිරීමට ප්‍රතිපත්තිමය තීරණයක් ගත යුතුය.</p>
<p>(ආ) කොළඹ රත්මලාන ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපල අඛණ්ඩව අලාභ ලබා ඇති අතර 2017 සිට 2021 දක්වා සමුච්චිත අලාභය</p>	<p>ඉහත (අ) ආකාරයටම වේ.</p>	<p>-එම-</p>

රු.මිලියන 1,693.66 ක් අතර සමාලෝචිත වර්ෂය සඳහා වූ අලාභය රු.මිලියන 461.08ක් වී තිබුණි. 2020 සහ 2021 වර්ෂවල ගුවන් යානා සංවලන සංඛ්‍යාව වසරකට 13 ක් පමණක් වූ අතර මගී සංවලනයන් පිළිවෙලින් 60 සහ 28 ක් පමණ වී තිබුණි.

(ඇ) යාපනය ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2019 ඔක්තෝබර් 17 වන දින විවෘත කර තිබුණි. ආරම්භයේ සිටම වාර්තා වූ ගුවන් යානා සංවලන 142 ක් සහ මගී සංවලන සංඛ්‍යාව 4,441 ක් පමණක් වූ අතර පසුගිය වසර 03 තුළ අඛණ්ඩව අලාභ ලබා තිබුණි. 2021 වර්ෂයේ කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබූ අතර රු.මිලියන 40.74ක වියදමක් දරා තිබුණි.

ඉහත (අ) ආකාරයටම වේ. -එම-

(ඈ) මඩකලපුව ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ 2018 මාර්තු 25 වැනි දින සිවිල් මෙහෙයුම් සඳහා නැවත විවෘත කර තිබුණි. පසුගිය වර්ෂ හතර තුළ කිසිදු ආදායමක් උපයා නොතිබූ අතර වියදම ලෙස රු.මිලියන 74.64 ක් පමණක් දරා තිබුණි. සිවිල් ගුවන් සේවා අධිකාරිය විසින් නව මගී පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලක් ඉදිකිරීම සඳහා රු.මිලියන 38.4 ක් සහ ධාවන පථය ඉදිකිරීම සඳහා රු.මිලියන 482.78 ක් වැය කර තිබුණු අතර ඒ සඳහා ගුවන් සේවා සහ අපනයන කලාප සංවර්ධන රාජ්‍ය අමාත්‍යාංශය ධාවන පථය ඉදිකිරීමේ අවසාන ගෙවීම් ලෙස රු.මිලියන 53.61 ක මුදලක් වැය කර තිබුණි.

ඉහත (අ) ආකාරයටම වේ. -එම-

3.4 උන උපයෝජන අරමුදල

විගණන නිරීක්ෂණය

කළමනාකාරිත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නිර්දේශය

බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන් තොටුපළ සංවර්ධන ව්‍යාපෘතියේ අදියර II පියවර 2 සඳහා ජපන් යෙන් මිලියන 74,397 ක අරමුදල් සැපයීම වෙනුවෙන් සමාගම ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ඒජන්සිය සමඟ 2012 මාර්තු 28 සහ 2016 මාර්තු 24 යන දිනයන්හිදී ගිවිසුම් දෙකකට එළඹ තිබුණි. කෙසේ වෙතත් , අරමුදල් වටිනාකමින් සියයට 82 ට සමාන කොන්ත්‍රාත්තුව වටිනාකමක් 2020 මාර්තු 04 දින විශාල ප්‍රමාදයකින් ප්‍රදානය කර තිබුණි. තවද 2013 අප්‍රේල් 20 දින

ගිවිසුම් ප්‍රදානය කරන ලද “ඒ” පැකේජයේ වටිනාකම JPY 41,554 Mn + LKR 35,136Mn = JPY 60,764Mn (2021 පෙබරවාරි 12 දිනට පරිවර්තන අනුපාතය ලෙස මිලදී ගැනීමේ අනුපාතය -LKR 1.829=1 JPY ගෙන ඇත.) අරමුදල් වටිනාකමින් සියයට 81.68 ට සමාන කොන්ත්‍රාත්තුව වටිනාකමක් 2020 මාර්තු 04 දින ප්‍රදානය කර ඇත. කෙසේ වෙතත් කොවිඩ් 19 වසංගතය ව්‍යාප්ත වීම නිසා, කොන්ත්‍රාත්කරුගේ විදේශ කාර්ය

කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට අනුව A පැකේජයේ ඉදිකිරීම් අවසන් කිරීමට ක්‍රියා කළ යුතු අතර තවදුරටත් ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීම සඳහා ඉදිකිරීම් ප්‍රගතිය වරින් වර සමාලෝචනය කළ යුතුය.

සිට 2022 අප්‍රේල් 20 දින දක්වා ජපාන ජාත්‍යන්තර සහයෝගීතා ඒජන්සිය වෙත සමාගම විසින් සමලොව්න වර්ෂය සඳහා ජපන් යෙන් මිලියන 14.8 කට සමාන රු.මිලියන 31.5 ක් ඇතුළුව එකතුව ජපන් යෙන් මිලියන 250.5 කට සමාන රු මිලියන.359.5 ක මුදලක් අරමුදල් උන ලෙස භාවිතා කිරීම හේතුවෙන් බැඳීම් ගාස්තු ලෙස ගෙවා තිබුණි. නව පර්යන්ත ගොඩනැගිල්ලේ වහල සැලසුම ප්‍රතිපත්තිය තීරණ මගින් කිහිප වතාවක් වෙනස් කිරීම ව්‍යාපෘතිය ප්‍රමාද වීමට හේතු වී ඇති අතර එම ගාස්තු සමාගමට අනාර්ථක වියදමක් වී තිබුණි.

මණ්ඩලය ගෙන්වා ගැනීමේ ප්‍රමාදයක් ඇති වියත් අවසානයේදී කොන්ත්‍රා . කටයුතු දින ආරම්භ 15 දෙසැම්බර් 2020 .කෙරුණිතවද,දිනට 14 පෙබරවාරි 2021 මෙම ව්‍යාපෘතියේ සැලසුම් කළ ප්‍රගතිය 0.03% ට එරෙහිව තත්‍ය ප්‍රගතිය 0.06% ක් විය 2021 .අප්‍රියෙල් දිනට බැඳීම් 20 ක් 235 ගාස්තු ලෙස ජපන් යෙන් මිලියන දින අත්සන් කරන ලද 28 මාර්තු 2012 අංකSLP 104 ණය ගිවිසුම යටතේ ගෙවා තිබුණි 2016 තවද .මාර්තු දින අත්සන් 24 කරන ලද අංකSLP 114 ණය ගිවිසුම යටතේ ප්‍රමාද වීමේ අවසාන ගාස්තු ලෙස ජපන් යෙන් මිලියන 90.86 ක් ගෙවා ඇත.

3.5 ප්‍රසම්පාදන කළමනාකරණය

විගණන නිරීක්ෂණය

බොහෝ ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නියමිත කාලය තුළ සිදු කර නොතිබූ අතර ප්‍රසම්පාදනයේ විශාල ප්‍රමාදයක් නිරීක්ෂණය විය.

කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම

අනවශ්‍ය ප්‍රමාදයන් වළක්වා ගැනීමට කටයුතු කරමින් සිටී.

නිර්දේශය

ප්‍රමාද වීම වළක්වා ගැනීම සඳහා ප්‍රසම්පාදන කටයුතු නියමිත කාල රාමුව තුළ ක්‍රියාත්මක කිරීමට කටයුතු කළ යුතුය.

3.6 කොන්ත්‍රාත් පරිපාලනයේ අඩුපාඩු

පහත නිරීක්ෂණයන් සිදු කරනු ලැබේ.

විගණන නිරීක්ෂණය

(අ) JAC සහ NK උපදේශන සමාගම "A" පැකේජය යටතේ ඉදි කිරීමට නියමිතව තිබූ තට්ටු 3ක රථගාල තට්ටු 7ක රථගාලක් ලෙස වෙනස් කිරීම සඳහා උපදේශන ගාස්තු ලෙස රු.මිලියන 87.32ක මුදලක් ඉල්ලා තිබුණි . මෙම ගාස්තුව සම්බන්ධයෙන් 2021 ජූලි 30 දිනැති අමාත්‍ය මණ්ඩල සංදේශ අංක 21/1427/327/048 සඳහා 2021 අගෝස්තු 24 වැනි දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා දී තිබුණි.

කළමනාකාරීත්වයේ අදහස් දැක්වීම

නව ස්ථානයක යෝජිත බහු මහල් රථගාල සඳහා රු.මිලියන 87.32 ක උපදේශන ගාස්තු ක්‍රියාත්මක නොවුණි. පසුව, පහත සඳහන් කාර්යයන් ක්‍රියාවට නැංවීම සඳහා 2022 මාර්තු 21 දින අමාත්‍ය මණ්ඩල අනුමැතිය ලබා ගන්නා ලදී.

නිර්දේශය

ගිවිසුම්වලට එළඹීමට පෙර ඉදිකිරීම්වල විෂය පථය සහ සැලසුම් පැහැදිලිව හඳුනාගත යුතුය.

- අදියර II පියවර 2 පැකේජය 'A' යටතේ ක්‍රියාත්මක කරන බහු-මහල් රථ ගාල ඉවත් කිරීම
- ව්‍යාපෘතියේ ‘A’ පැකේජයේ රථගාල ඉදිකිරීම සඳහා වෙන් කර ඇති රු. බිලියන 2 ක අරමුදල්

පැකේජ 'ඒ' හි නව තාක්ෂණික කාර්යයන් සඳහා යෙදවීම.

- SHANXI CIG, Shanxi, වෙතින් සවිස්තරාත්මක ආයෝජන ව්‍යාපෘති යෝජනාවක් ලබා ගැනීම සඳහා 3.3 (Authorize Airport and Aviation Services (Sri Lanka) (Private) Ltd හි සඳහන් සවිස්තරාත්මක ආයෝජන යෝජනාව ඇගයීම සඳහා) අමාත්‍ය මණ්ඩලය පත් කළ සාකච්ඡා කමිටුව (CANC) සහ ව්‍යාපෘති කමිටුව (PC) පත් කිරීම සහ BOT පදනම මත තරු හතරේ හෝටලයක් සහ වාණිජ අවකාශයක් වන රථ ගාල සමඟ මිශ්‍ර සංවර්ධන ව්‍යාපෘතිය සඳහා විනය සහ නිර්දේශිත ආයෝජන යෝජනාව සමඟ සාකච්ඡා කර කැබිනට් මණ්ඩලයට නිර්දේශ ඉදිරිපත් කිරීම හා සාකච්ඡා කරන ලද නියමයන් සහ කොන්දේසි අනුව සමාගම සමඟ ගිවිසුමකට එළඹීම.

(ආ) 2020 ඔක්තෝබර් 13 දින අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල තීරණයට අනුව බණ්ඩාරනායක ජාත්‍යන්තර ගුවන්තොටුපළේ “බී” ව්‍යාපෘතිය යටතේ පොළොවෙන් කැණීම් කරන ලද පස් (Excavated Earth) ලන්සු කැඳවීම සඳහා වන තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටුවේ නිර්දේශ සැලකිල්ලට නොගෙන, ද්‍රව්‍ය ගබඩා කිරීම සඳහා අවශ්‍ය ඉඩකඩ ලබාදීම සහ A පැකේජ ව්‍යාපෘතිය ක්‍රියාත්මක කිරීමේ හදිසි අවශ්‍යතාවය දැක්වීම මගින් තුන්වැනි ඉහළම ලංසුකරුවාට රු. 16,537,102 ක මිලකට විකිණීමේ කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීමට අනුමැතිය ලබාදී තිබුණි. කෙසේ වෙතත්, වැඩිම ලංසුකරුවන් දෙදෙනෙකුට කොන්ත්‍රාත්තුව සඳහා මිල ගණන් ඉදිරිපත් කිරීම ප්‍රමාද වීම හේතුවෙන් එම කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රතික්ෂේප කර තිබුණි එබැවින් උපරිම මිල තෝරා නොගැනීමෙන් සමාගමට සිදුවූ අලාභය රු.37,984,898 ක් වී තිබුණි. 2020 නොවැම්බර් 27 දිනැති අධ්‍යක්ෂ මණ්ඩල රැස්වීම් වාර්තාවට අනුව උප සභාපති කොන්ත්‍රාත්කරු සමඟ සාකච්ඡා කර කොන්ත්‍රාත් මිල රු.16,537,102 සිට

- 2020 ජූනි 24 වන දින ලංසු විවෘත කරන ලද අතර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශය 2020 ජූලි 14 වන දින ඉදිරිපත් කර තිබුණි.
- 2020 ජූලි 07 වැනි දින පැහැදිලි කිරීම රැස් කිරීමට අනුමැතිය ලබා දුන් අතර 2020 අගෝස්තු 28 වැනි දින 3 වැනි ඉහළම දීමනාව සමඟ සාකච්ඡා කිරීමට සභාපතිවරයාගේ අනුමැතිය ලබා ගෙන තිබුණි.
- ලංසු වලංගු කාල සීමාව තුළ ඉහත කොන්ත්‍රාත්තුව ප්‍රදානය කිරීම සඳහා 2020 අගෝස්තු 20 වැනි දින රාජ්‍ය කොන්ත්‍රාත් රෙජිස්ට්‍රාර්වරයාගෙන් ලියාපදිංචි සහතිකය (PCA-3) ඉදිරිපත් කරන ලෙස වැඩිම ලංසුකරුගෙන් ඉල්ලා සිට තිබුණි..
- ඉහළම දීමනාකරු සහ දෙවන දීමනාකරු පිළිවෙළින් 2020 අගෝස්තු 26 සහ 2020 අගෝස්තු 16 යන දිනවලදී ඔවුන්ගේ ලංසු ඉල්ලා අස්කර ගෙන තිබුණි.

ව්‍යාපෘතියක් ක්‍රියාත්මක කිරීමට පෙර තාක්ෂණික ඇගයීම් කමිටු නිර්දේශ සලකා බලා ගිවිසුම් අත්සන් කළ යුතුය. තවද, ව්‍යාපෘතිවල සාර්ථකත්වය සඳහා කොන්ත්‍රාත්තුව පිළිබඳ අධීක්ෂණය පවත්වා ගත යුතුය .

රු.17,537,560 දක්වා වැඩි කිරීමට එකඟ වී තිබුණි. 2020 ඔක්තෝබර් 27 දින වන විට කැණීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කර තිබුණද, සමාගම දින 105ක ප්‍රමාදයකින් යුතුව 2021 පෙබරවාරි 09 වැනි දින කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුමට එළඹ තිබුණි. ඒ අනුව ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට පෙර පස් කැණීම් කටයුතු ක්‍රියාත්මක කිරීමේදී එය ගැටළු සහගත විය. තවද, කොන්ත්‍රාත්කරු විසින් 2022 මාර්තු 01 දිනට කියුබ් 78,000 න් පස් කියුබ් 61,890ක් ප්‍රතිශතයක් ලෙස සියයට 79 ක් පමණක් ඉවත් කර තිබුණි.

- සමාගම විසින් ලංසු වලංගු කාල සීමාව තුළ ඔවුන්ගේ ලංසු ඉල්ලා අස්කර ගන්නා බැවින් ඉහළම සහ දෙවන ඉහළම ලංසුකරුවන්ගේ ලංසු සුරැකුම් බැඳුම්කර මුදල් අය කර තිබුණි.
- 2020 ඔක්තෝබර් 13 දින ප්‍රදානය කිරීමට මණ්ඩල තීරණය ලබා ගත් අතර 2020 ඔක්තෝබර් 15 දින ලියාපදිංචි සහතිකය (PCA-3) ලබා ගෙන් තිබුණි.
- පිළිගැනීමේ ලිපිය 2020 ඔක්තෝබර් 16 වන දින නිකුත් කරන ලද අතර කොන්ත්‍රාත් ගිවිසුම 2021 පෙබරවාරි 09 වන දින අත්සන් කර තිබුණි.
- 2020 සැප්තැම්බර් මස ආරම්භ වීමට නියමිතව තිබූ BIADP අදියර II පියවර 2 යටතේ පැකේජ 'A' වැඩ සඳහා ගබඩා කිරීමේ ඉඩ අවශ්‍යතාවය සහ මූලික කටයුතු සඳහා පහසුකම් සැලසීම සඳහා අවසාන ප්‍රදේශය 04 දක්වා ගොඩගැසී ඇති පස් ඉක්මනින් ඉවත් කිරීම සඳහා 3 වන ඉහළම සුදුසුකම් ලත් ඉදිරිපත් කරන්නාට ලංසු ප්‍රදානය කර තිබුණි. ගිවිසුම අත්සන් කිරීමට පෙර පස් ඉවත් කිරීම ආරම්භ කර තිබුණි.
- කොවිඩ් 19 වසංගතය සහ එහි ප්‍රතිඵලයක් ලෙස රජය විසින් රට වසා දැමීම හේතුවෙන් කාර්යයේ ප්‍රගතිය අයහපත් ලෙස බලපා තිබුණි.